Le 05

avril 2012

Saturation des transports ferroviaires d'Ile-de-France.

Le transport ferroviaire est un élément fondamental pour l'économie de la région d'Ile-de-France, il doit être une priorité pour les responsables politiques, pour une meilleure cohésion sociale.

Longtemps délaissé, Le réseau ferroviaire est en grande partie vétuste, celui-ci n'a pas eu depuis des années l'entretien nécessaire au maintien d'une qualité d'offre de transport digne de ce nom. La Cour des Comptes l'a dénoncé le 16 avril 2008, dans son rapport sur la SNCF << côté investissements, la Cour souhaite une priorité plus forte donnée à l'entretien par rapport à l'extension du réseau, notamment la création de lignes TGV, coûteuses et pas toujours rentables, jusqu'ici "chouchoutées". >>. A cela s'ajoute des matériels vieillissants qui occasionnent des pannes à répétition.

Une fois ce constat fait, il faut se donner les moyens pour palier à cette situation.

A cela s'ajoute un aménagement du territoire, qui au fil du temps n'a fait qu'accroitre les difficultés rencontrées par les habitants de la région d'I-D-F et au-delà.

En effet, l'évolution des bassins géographiques d'emplois et d'habitation n'a pas été de concert avec les moyens pour s'y rendre, le secteur de la défense est un des exemples de cette politique.

La politique des transports en I-D-F avec les annonces sur les grands projets (grand Paris), ne doivent pas occulter l'état des infrastructures existantes, sans oublier le matériel. Le rattrapage, suite au manque d'investissement depuis des décennies sur le réseau ferroviaire, doit aussi être une priorité. Il faut une corrélation entre les deux, pour une meilleure dynamique du territoire.

La commission parlementaire dans son rapport N° 4458, avec comme titre : **<< Le défi du RER : Placer les usagers au centre du système >>.**

Ce titre est la définition du service public, en l'occurrence dans le cas présent le transport ferroviaire.

Quelques observations sur le contenu de ce rapport :

- Page 83 du rapport :

La Partie Nord de la ligne B a fait l'objet, dès 2003, du schéma directeur <<RER B Nord +>>. Il met en œuvre les solutions permettant d'améliorer la ponctualité et la fiabilité d'exploitation de cette ligne. Le principe adopté sur ce secteur consiste à faire circuler les RER B sur deux voies qui leur seront réservées, supprimant ainsi les conflits d'exploitation entre les trains réduisant les effets d'un incident sur la ligne. La mise en place du schéma directeur <<RER B Nord +>> sera opérationnel fin 2012.

Ma réponse :

Je suis informé depuis des mois, du retard de près d'un an de la mise en place du schéma RER B Nord +. Le président de la commission parlementaire, Monsieur Daniel Goldberg, a envoyé un courrier le 13 février 2012 au président de la SNCF, afin d'avoir de plus amples informations à ce sujet. Le 16 mars 2012, il n'avait toujours pas de réponse de sa part (article du journal le Parisien du 26 mars 2012).

Pourtant il me semble que les intervenants à cette commission parlementaire, prêtent serment !! Nous sommes bien loin dans le cas présent, de placer les usagers au centre du système.

Pour ce qui est des améliorations attendues, je mets en garde contre les effets d'annonces. Non, ces voies ne seront pas réservées exclusivement à la ligne B. Il n'y aura pas de signalisation permettant une circulation en IPCS (signalisation qui permet de circuler à contre sens dès que la situation l'exige), entre Paris et Mitry.

Conséquences : lors d'incidents avec une immobilisation d'un train, la seule alternative sera d'emprunter les voies direct (ligne K), sans oublier que dans ce cas il n'y aura pas la possibilité pour les personnes à mobilité réduite d'emprunter la ligne B (quais bas), avec de facto une réduction de l'offre de transport.

Il me parait invraisemblable de ne pas avoir dans le schéma directeur <<RER B Nord +), réalisé comme sur la partie RATP, ce système de signalisation, qui a fait ses preuves depuis longtemps.

Cette situation résulte entre autre de la conséquence de la loi ORTF, qui sépare les infrastructures de l'exploitant. Le paradoxe se trouve dans l'investissement important de la part du STIF sur la partie nord de la ligne B, en palliant aux carences de RFF sur la modernisation de ses réseaux, et qui peuvent être utilisés au-delà de la ligne B (fret, Ligne K et autres).

-Page 119 :

Interopérabilité. En 2007, une étude réalisée par Egis Rail (avec le concours de la SNCF et de la RATP) a montré que la suppression des relèves conducteurs, pourraient entraîner à elle seule un gain de régularité de 20 % …….

Ma réponse:

Pour ce qui est de la réduction du temps de stationnement à Gare du Nord, une étude menée par le bureau SECAFI du groupe ALPHA, a démontré que le temps de stationnement des trains des lignes B et D du RER était identiques vers le tronçon central avant la suppression de la relève conducteurs. Il est difficile d'avoir aujourd'hui une vision objective du gain de la mise en place de l'interopérabilité, du fait d'être passé d'une circulation théorique à l'heure de pointe de 32 à 28 trains dans le tronçon central, Châtelet/Gare du Nord (20 de la ligne B et 8 de la ligne D).

Pour les trois premiers trimestres voici les chiffres de la régularité ligne B secteur RATP :

- 2007 : 95,5 %
- 2008 : 93,7 %
- 2009 : 84,5 %
- 2010 : 84,6 %
- 2011 : 85,4 %

Il faut parler de baisse spectaculaire, et ce malgré la mise en place de l'interopérabilité !

20 % d'amélioration de la régularité avec la mise en place de l'interopérabilité fin de l'année 2009, où sont t'ils ?

Il faut dans ces chiffres, prendre en compte un élément important. Depuis 2009 il n'y a plus de remise à zéro du retard à la Gare du Nord. Avant 2009 le retard accumulé soit sur le

secteur RATP ou celui de la SNCF, était au passage de la Gare du Nord effacé, et repartait de zéro au-delà de cette gare.

Historique de l'interopérabilité ligne B du RER :

La suppression du changement de conducteurs de la ligne B du RER à la gare du Nord, a été prise par le conseil du STIF, lors de la séance du 11 juillet 2007. Il est à noter dans ce rapport, page 5, Je cite : << le scénario présentant le plus fort gain en régularité est celui prévoyant la suppression de la relève conducteur du RER B en Gare du Nord. Le gain est même supérieur au scénario du 2ème tunnel avec gare actuelle, qui ne résout à lui seul que partiellement le problème des retards sur le RER B>>

Force est de constater le manque cruel de connaissance ferroviaire de la part d'Egis Rail pour tenir de telles affirmations ! Même pour un néophyte, il est facile de comprendre que le doublement du tunnel, Gare du Nord/Châtelet est la meilleure solution en termes de régularité, pour les lignes B et D du RER.

il y a incompétence à écrire de telles sottises. Alors si les études futures sont à la hauteur de cet exemple, je ne peux qu'être perplexe sur celles à venir !!

Ce tronçon est le point noir des lignes B et D. Il ne faut oublier que nous devrions avoir le retour des 4 trains de la ligne D.

Prétende faire passer aux heures de pointe, 32 trains à l'heure (20 de la ligne B et 12 de la ligne D), est un objectif purement utopique.

Pour comparaison, la ligne A du RER passe en moyenne 25 trains à l'heure de pointe, alors que celle-ci est équipée du système de signalisation embarquée (SACEM). Tout en sachant qu'il est prévu théoriquement d'en passer 30. Et cette ligne n'a pas de conflit de circulation avec une autre ligne dans son tronçon central.

Le coût du doublement du tunnel est d'environ 2 milliards d'euros. Il faut avoir une vision du nombre de personnes que ce projet concerne à court ou long termes, cela dépend de l'aménagement du territoire (emploi et habitations). Quand je fais référence au long terme, c'est de se laisser une marge afin d'avoir la possibilité d'augmenter l'offre de transport suite à une possible extension en I-D-F de ces facteurs.

D'où la nécessité d'avoir une véritable politique de maitrise du territoire, et ce dans tous les domaines.

-Page 348 :

A la demande du STIF, la RATP à recouru dès 2008 à plusieurs mesures d'exploitation qui ont permis de porter, à la fin de l'année 2008, de 24 à 27 le nombre de trains empruntant le tronçon central à l'heure de pointe (RER A).

Le SACEM (système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance), utilisé dans le tronçon central permet en théorie d'en faire circuler 30 (RER A).

Ma réponse :

Sur l'ensemble de l'année, le nombre de trains passant dans le tronçon central de la ligne A :

- 2007 : 24,5
- 2008 : 24,6
- 2009 : 25,2
- 2010 : 24,6
- 2011 : 25,4

Il n'y a jamais eu 27 trains en moyenne sur une année à l'heure de pointe dans ce tronçon.

<<Le SACEM permet en théorie de passer 30 trains dans le tronçon central>>. La théorie à ses limites, le transport ferroviaire ne se gère pas avec des camemberts et autres graphiques.
Le terrain manque cruellement à lire ou entendre certains responsables !!

Cette liste n'est pas exhaustive, les auditions et documents fournis par les intervenants, m'amèneraient à écrire beaucoup plus.

En conclusion de ce rapport, je garde en mémoire le début de la page 18 : << Une écoute plus attentive des usagers, des personnels et des élus s'avère impérative>>.

Il serait temps d'appliquer cette observation !!

<u>En Conclusion:</u>

L'évolution de la demande se concrétise par une augmentation importante suivant les gares.

La ligne B du RER est avec trois de ses gares, un exemple révélateur de l'importance d'un aménagement du territoire dans le sens le plus large.

Evolution annuelle du trafic par gare en millions de voyages :

-Cité universitaire : 4,323 en 2006 / 6,359 en 2011
-Croix de berny : 0,856 en 2006 / 2,832 en 2011
-Massy-Palaiseau : 6,119 en 2006 / 8,479 en 2011

Le cas de Massy-Palaiseau est intéressant, car des travaux importants d'aménagement de cette gare sont en cours. le quai B (direction Paris) qui est trop étroit, un comble pour un tel projet !

Contrats STIF/Opérateurs

Les contrats qui viennent d'être signés entre les opérateurs et le STIF, me laisse perplexe sur certains points.

Les bonus/malus qui ne font pas de différence entre la responsabilité de l'opérateur sur ses champs d'intervention et les conséquences où celui-ci ne peut être tenu responsable (es accidents graves de voyageurs, les colis suspects, etc.)

L'autorisation de suspendre ou non la circulation des trains, dépend des forces de l'ordre, des pompiers, etc.
Avant l'intervention des corps de métier susmentionnés, nous nous orientons avec ce système, dans une gestion ferroviaire purement financière, au détriment de toute déontologie pour le respect tous.

Un cas me reste en mémoire, il s'est passé l'année dernière sur la ligne B, où après un accident grave de voyageur, l'autorisation a été donné de circuler sur l'autre voie, et ce avant l'intervention des services de secours.

Les usagers se sont retrouvés devant un spectacle morbide, la tête de la victime gisant sur la voie.

Les colis suspects sont parfois gérés d'une manière désinvolte.

Je suis conscient que le domaine ferroviaire, compte tenu de l'importance de sa fréquentation, est de facto confronté à la découverte de paquets ou bagages abandonnés. Il faut agir avec raison et professionnalisme, il faut être garant de la sécurité des agents et usagers.

Je n'oublie pas, entre autres, le drame survenu le 03 décembre 1996 à la station Port-Royal. Cet attentat avec le décès de 4 personnes et 170 blessés est là pour nous rappeler la responsabilité de chacun. Le devoir de mémoire ne peut se limiter à déposer une gerbe sous la plaque commémorative. Ce devoir de mémoire nous donne avant tout, la responsabilité de tout mettre en œuvre, afin que ces évènements dramatiques ne se reproduisent pas.

-En attendant le gain des investissements pour l'amélioration des conditions de transport des usagers.

Le RER arrive doucement à une circulation de type métro (tronçon central), cela implique une gestion et une réglementation en adéquation.
Il faut être réaliste sur les transports ferroviaires express d'Ile-de-France.
Ceux-ci vont continuer pour une durée indéterminée à être surchargés, et ce dans l'attente de la mise en place des nouvelles infrastructures du grand Paris.

Mon expérience personnelle avec la qualification Métro, RER RATP et RER SNCF/RFN, me permet d'écrire que la réglementation SNCF/RFN n'est pas compatible avec une circulation en milieu dense et peut occasionner une dégradation importante du trafic.

Une réglementation SNCF qui ne fait pas de différence dans le traitement de certaines avaries matériel, entre un train fret et un train voyageurs.
Une réglementation RFF qui ne fait de distinction sur un problème à la voie, entre Paris intra muros et une région éloignée de toute agglomération.

Il faut avoir une réactivité la plus rapide possible dans le traitement d'avarie matériel, ou d'incidents concernant les infrastructures (voie, signaux, etc.)

Cette réactivité est primordiale, afin de limiter l'effet domino sur l'ensemble de la ligne concernée, voir sur plusieurs lignes suivant le lieu géographique de l'incident.

Quelque soit l'incident (matériel, infrastructures), il faut du personnel qualifié pour intervenir rapidement.

Prenons l'exemple de l'incident du 20 février 2011. Un train est tombé en panne à quelques kilomètres de Mitry-Claye, incident d'une durée de près de 3 heures.
Quel que soit le motif de la panne, il n'est pas admissible d'avoir un temps de réaction aussi long. Manque de personnel SNCF ? Pas en assez grand nombre ou mal réparti ?

Je suis conducteur depuis 23 ans, 9 au métro et 14 sur la ligne B. Je peux constater sur le secteur de mon entreprise :
- Des agents d'encadrements avec la qualification conduite dans chaque terminus (Saint-Rémy/ Massy-Palaiseau/ Robinson et Denfert-Rochereau). Ils peuvent intervenir lors de panne matériel, d'incident en ligne avec rapidité et compétence
. Des agents de la voie en attachement à Massy-Palaiseau qui interviennent rapidement sur les problèmes d'infrastructures (voie, signaux, etc.)
Lorsque je parle de réactivité dans le traitement d'incident, celle-ci est primordiale pour mettre tout en œuvre afin de rétablir au plus vite la circulation des trains.

Pour ce qui est de la réglementation SNCF/RFF qui n'est pas en corrélation avec une circulation urbaine.

Je prends un exemple d'une avarie matériel, un non déblocage.

Un non déblocage sur un train est le blocage d'un essieu au frein alors qu'il n'y a pas de commande de freinage. On pourrait le comparer au blocage d'une roue d'une voiture sans actionner la pédale de frein.

Traitement de cette avarie secteur RATP :

Le conducteur recherche le bogie bloqué, et fait le nécessaire pour pouvoir repartir (purge du bogie concerné, et reprise de la marche en suivant le guide de dépannage)

Traitement de la même avarie secteur SNCF :

Si le non déblocage se passe sous tunnel et d'autres cas, le conducteur actionne l'alerte radio et lumineuse, cette action bloque tous les trains qui entendent ce signal ou le voient.
La raison de cette particularité est une suspicion de déraillement, du fait de ne pas avoir de différence avec un train fret qui peut atteindre 750 de long et un train voyageurs, en l'occurrence pour la ligne B le MI.
Je vous laisse imaginer les conséquences sur la ligne de cette réglementation. Pour le reste le traitement de l'avarie est identique avec des reprises de la marche qui peuvent différer, mais pas de grandes différences.

Le nombre d'intervenants secteur SNCF, ou le conducteur doit appeler plusieurs personnes dans des lieux différents suite à un problème rencontré. Des situations qui me font penser à l'émission Fort Boyard (recherche des clés pour enfin trouver une solution !!).
Preuve en est les conducteurs SNCF qui apprécient le PCC (poste de commande centralisé à Denfert-Rochereau), du fait d'avoir tous les intervenants dans le même endroit.

Pour être tout à fait objectif, je trouve pertinent certaines préconisations dans la circulation ferroviaires (réglementation SNCF), qui n'ont pas lieu secteur RATP. Tout en sachant que les conséquences pour la régularité de sont pas du même ordre.

D'autres exemples sont là, pour démontrer de l'importance de l'évolution de la réglementation SNCF et RFF.

Pour finir

Le STIF qui a déjà investi lourdement, ne pourra pas seul réaliser les investissements nécessaires pour moderniser l'ensemble du réseau d'Ile-de-France, sans oublier le matériel roulant. Il faut que l'état participe en grande partie à cet objectif d'intérêt général.

La dégradation des transports a un impact important sur la santé des usagers.
La crainte de perdre son emploi en cumulant les retards à son travail.
La crainte de ne pouvoir arriver à l'heure pour aller chercher ses enfants à la garderie ou chez la nourrice.
Les exemples ne manquent pas pour démontrer l'impact au quotidien des dégradations des conditions de transport.
La situation géopolitique actuelle, installe pour une période inconnue une hausse entre autre du prix des carburants, par conséquent une augmentation du nombre d'usagers des transports publics, reste à connaître l'importance.

GALLOIS Laurent
Délégué syndical au département RER RATP
Délégué syndical d'établissement RER B
UNSA